

1-11. イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル配送の実現

【現状と課題】

- コロナ禍におけるライフスタイルの変容等の影響から、ラストワンマイル配送需要が高まっている。
- 物流業界は、2024年度から運転者に時間外労働の上限規制が適用されることに伴い懸念される深刻な人手不足等を指す、いわゆる「2024年問題」に直面しており、持続可能な物流の実現には一刻の猶予もない。
- ラストワンマイル配送における担い手不足解消や輸送能力不足の解消、効率性向上を図る観点から、軽乗用車に積載可能な貨物の重量の見直し等を求める意見が存在。

【貨物軽自動車運送事業の概要】

車種別表		~125CC	125CC超~	~660CC	660CC超~
種別	徒歩				
	自転車		二輪	軽自動車（貨物）	登録自動車（貨物）
	原動機付自転車				
				軽乗用車	
許可等	許可等不要	貨物軽自動車運送事業（届出）		一般貨物自動車運送事業（許可）	

通達における主な規定

- 積載できる貨物の重量は、乗車定員から乗車人数を控除した数に55を乗じた重量(単位キログラム)以内とする
- 届出を受理した際に、過積載による運行や有償旅客の運送をしてはならない旨周知及び指導する
- 届出を受理した際に、事業者自らが過労運転の防止や運転者の酒気帯びの有無の確認等の運行管理を適切に行うことについて指導する
- 車検証の記載事項のうち、「自家用又は事業用の別」は「事業用」、「用途」は「乗用」とする

【貨客混載制度改正(案)の概要】

【貸切バス】	【トラック】	【乗合バス】	【タクシー】
貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*	旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*	貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要	貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能 全国で実施可能とする*
(※) ただし、貸切バス事業者若しくはタクシー事業者による貨物の運送又はトラック事業者による旅客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。 ①関係する地方公共団体 ②地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者 ③地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者			

【出典】第10回スタートアップ・イノベーションWG(令和5年4月6日開催)資料2-3から内閣府規制改革推進室作成

【今後の改革の方向性】

- 軽乗用車に積載可能な貨物の重量の見直し等を求める意見があることも踏まえ、各種データを用いた客観的な分析・検証を行いつつ、安全性の確保を前提に対策を検討し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。
[令和5年度検討開始、結論を得次第速やかに措置]
- 貨客混載制度措置後、新規事業者の参入が妨げられることのない仕組みとなるようモニタリングを行い、その結果に基づいて施策効果検証のためのKGI・KPIを設定し、必要な措置を講ずる。
[令和5年度検討開始、結論を得次第速やかに措置]
- 事業者の省力化や新規参入促進の観点から、貨物用軽自動車の事業用ナンバープレートの郵送や手続のデジタル完結といった、各種手続の簡素化・合理化につき、関係事業者・団体等と連携しつつ速やかに検討を開始し、必要な措置を講ずる。
[令和5年検討開始、結論を得次第速やかに措置]

1-12. 労働者の利便性向上のための資金移動業者の口座への賃金支払実現

【現状と課題】

- キャッシュレス社会の実現や、外国人を含む労働者の利便性向上の観点から、資金移動業者の口座への賃金支払を認める必要。
- 資金移動業者の口座への賃金支払を行う場合の制度は措置されたが、制度に参加する資金移動業者に求められる条件については、銀行等他の金融事業者とのイコールフットイングな規制の在り方の観点等からも、必要以上に厳しい規制になっている可能性。労働者の利便性を向上させ、資金移動業者の負担を軽減するため、資金移動業者に求める要件は、労働者保護を図るために必要最低限とすべき。

【今後の改革の方向性】

- 厚生労働省は、資金移動業者の口座への賃金支払を行う場合の、労働政策審議会労働条件分科会の議論を通じて策定された制度について、**制度施行から2年経過後を目途に、制度利用状況を基に、必要十分な要件の在り方を含めた課題の有無の検証を開始**する。 **[令和7年措置]**

1-13. Society 5.0の実現に向けた電波制度改革

【現状と課題】

- 電波は有限希少な国民共有の財産であり、Society5.0を実現するために不可欠なインフラ。
- あらゆるものがインターネットに繋がる社会において、その基盤となる電波の有効利用や効率的な割当ての仕組みは、我が国の成長に直結する重要な課題。
- このため、経済的価値を一層反映した新たな周波数の割当方式導入が重要。
- 総務省は、令和3年10月に検討会¹を立ち上げ、我が国における電波オークション等を含めた新たな携帯電話用周波数の割当方式についての方向性を、令和4年11月に取りまとめた。

＜総務省が提示した今後の検討方針＞

➢ 本検討会においては、我が国の新たな携帯電話用周波数の割当方式について、エリアカバレッジを含む技術やサービスに関する審査項目と、周波数の経済的価値を組み合わせて審査を行う総合評価方式（特定基地局開設料制度）に加え、「条件付きオークション」を選択可能となるよう、検討を進めることが適当であるとする基本的な方向性を整理した。

➢ 一方、このような新たな割当方式を導入する場合には、2025年度末までに5G用として新たに割当てが想定される周波数帯（4.9GHz帯、26GHz帯、40GHz帯等）を念頭に置き、各周波数帯に係る政策目標を明確化した上で、制度の透明性・予見可能性を確保するためにも、技術的條件の在り方等も踏まえつつ、主に以下の点について、更に検討を行い、具体的な制度設計を進めることが必要である。

1. 各周波数帯に対応した政策パッケージの検討

➢ 新たな割当方式を導入するに当たっては、各周波数帯の国内外における利活用の状況、事業者等における今後の利活用の見通し、技術革新への取組等を踏まえて、政策目標を設定することが必要である。

➢ 30GHz等の高い周波数帯については、エリアカバレッジ等の条件を緩和して、事業者の創意工夫によるイノベーションや新サービスの創出といった政策目標を踏まえた割当方式の制度設計が必要であると考えられる。

➢ あわせて、周波数割当方式に関連して、周波数の利活用やビジネス展開を妨げる可能性のある技術課題等を洗い出し、行政・事業者等が進めるべき対応策について検討を行うほか、条件付きオークションにより事業者の負担増が懸念されることから、オークション収入の活用等による、通信インフラの整備・高度化や安全・信頼性を確保するための対策等の強化を促す方面について検討を行うことが必要であると考えられる。

2. 各周波数帯の政策目標の設定を踏まえた割当方式の検討

➢ 以下の（i）～（v）の項目を中心に詳細検討を行う必要がある。

- （i）条件付きオークションと総合評価方式の適用条件
- （ii）デメリットとされている事項（帯域の過度な高騰、特定事業者への周波数の集中等）への具体的な対応策
- （iii）条件付きオークションの制度設計（付与する条件の内容、最低帯域価格の算定方法、帯域的な免許申請期間等）
- （iv）条件付きオークションの具体的な実施方法（帯域の支払方法等）
- （v）電波の利用状況のフォローアップ（条件遵守状況の把握方法や確認タイミング等）

（出典：令和4年10月27日第1回スタートアップ・イノベーションWG 総務省提出資料）

【今後の改革の方向性】

- 総務省は、新たな携帯電話用周波数の割当方式に関する検討会において、令和4年11月に取りまとめた、我が国における電波オークション等を含めた新たな割当方式についての方向性を踏まえ、透明性・客観性を担保した具体的な制度設計やスケジュールについて検討し、令和5年度上期までに結論を得る。

【令和5年度上期結論】

¹ 新たな携帯電話用周波数の割当方式に関する検討会
https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/mobile_new_alloc/index.html